



Ressources politiques et action économique : les conduites stratégiques des patriciens vénitiens face à la crise de la navigation publique (fin XVe-début XVIe siècle)

Claire Judde de Larivière

► To cite this version:

Claire Judde de Larivière. Ressources politiques et action économique : les conduites stratégiques des patriciens vénitiens face à la crise de la navigation publique (fin XVe-début XVIe siècle). Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest, Presses Universitaires de Rennes, 2005, t. 112 (4), pp.127-145. <halshs-00154362>

HAL Id: halshs-00154362

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00154362>

Submitted on 2 Aug 2008

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Claire Judde de Larivière, « Ressources politiques et action économique : les conduites stratégiques des patriciens vénitiens face à la crise de la navigation publique (fin XV^e-début XVI^e siècle) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 112, n°4, 2005, p. 127-145.

Il est d'usage de considérer les élites marchandes des cités-États italiennes de la fin du Moyen Âge comme les tenants d'un ensemble vaste de pouvoirs, impliquant tout autant le contrôle des institutions publiques que la gestion des activités économiques ¹. Ainsi en était-il à Venise où, au moins jusqu'au xv^e siècle, le pouvoir politique et le pouvoir économique étaient généralement détenus par les mêmes personnes. À l'origine enrichis par le commerce, les patriciens avaient maintenu, au cours des siècles, une forte tradition marchande et s'étaient parallèlement octroyés le monopole de l'autorité publique et des magistratures de la cité ².

Cette double qualification permettait aux patriciens marchands de garantir leur pouvoir économique en recourant à un vaste panel de ressources politiques. En élaborant progressivement une législation économique efficace, ils avaient créé les conditions favorables à leurs pratiques commerciales ou bancaires et à leurs autres activités d'investissement. L'action politique avait donc été l'une des modalités ayant permis la mise en place de structures économiques performantes. La navigation de ligne, les fameux convois de galères marchandes, en constituent un parfait exemple ³.

Cette organisation typique de l'économie vénitienne, institutionnalisée au début du xiv^e siècle, permit aux patriciens qui détenaient le monopole de la gestion des galères publiques de s'enrichir considérablement pendant plus de deux siècles. À la fois gestionnaires de l'activité et titulaires des charges politiques permettant de légiférer en matière commerciale, les patriciens procédaient régulièrement aux modifications rendues nécessaires par les évolutions conjoncturelles et structurelles en Méditerranée. Leur intérêt pour l'organisation les incitait à renforcer leur action publique et à engager les structures étatiques dans la gestion de ce système commercial. Par le biais d'une législation efficace et d'une réglementation en constante évolution, ils étaient parvenus à faire de la navigation de ligne un système toujours compétitif.

À partir du début du xvi^e siècle pourtant, celle-ci connut des difficultés croissantes, qui entraînèrent sa disparition dans la seconde moitié du siècle. Cette situation de crise offre l'opportunité d'analyser, dans sa dynamique, le processus par lequel une organisation économique jusqu'alors soutenue par l'autorité publique – c'est-à-dire par les patriciens membres des différentes institutions de la cité – était progressivement délaissée par celle-ci. S'ajoutant à un contexte politique et économique difficile, des décisions politiques déterminantes conduisirent en effet à la suspension du monopole des galères marchandes.

¹ **Simonetta CAVACIOCCHI** (dir.), *Poteri economici e poteri politici, secoli 13-18*, Actes de la semaine d'études (Prato, 1998), Florence, 1999.

² Parmi une très importante bibliographie, voir **Stanley CHOJNACKI**, « La formazione della nobiltà dopo la Serrata », *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, Tome III, *La formazione dello stato patrizio*, **Girolamo ARNALDI**, **Giorgio CRACCO**, **Alberto TENENTI** (dir.), Rome, 1997, p. 641-725 ; **Robert FINLAY**, *Politics in Renaissance Venice*, New Brunswick, NJ, 1980.

³ Les convois de galères publiques, ou *mude*, reliaient chaque année Venise aux principaux ports de la Méditerranée et de la mer du Nord. Suivant des lignes de navigation, ils permettaient aux marchands vénitiens et étrangers d'acheminer les marchandises les plus coûteuses (épices, soie, etc.). Parmi une importante bibliographie, voir **Doris STÖCKLY**, *Le système de l'Incanto des galées du marché à Venise (fin du xiii^e- milieu du xv^e)*, Leyde, 1995 ; **Claire JUDD DE LARIVIÈRE**, *Entre Bien public et intérêts privés. Les pratiques économiques des patriciens vénitiens à la fin du Moyen Âge*, thèse de doctorat, Toulouse, 2002.

Nous voudrions ici observer les conduites stratégiques des acteurs économiques, gestionnaires de la navigation de ligne, face au progressif déclin d'une activité pourtant au cœur de leurs pratiques économiques. Comment réagissaient-ils au moment où le gouvernement hésitait à soutenir une organisation qu'il avait encadrée depuis ses origines ? C'est la question des ressources utilisées par les acteurs économiques en situation critique qui fonde notre questionnement¹. En effet, l'observation fine de leurs pratiques de gestion des galères marchandes permettra d'étudier les moyens qu'ils mobilisaient pour pérenniser leur pouvoir économique. Comment parvenaient-ils à maintenir leur influence dans un secteur en crise et comment garantissaient-ils leurs bénéfices ? À quels types de stratégies avaient-ils recours ?

Il conviendra d'une part de revenir sur la définition que nous entendons ici donner du pouvoir économique, en insistant sur les différents critères pouvant être retenus comme pertinents pour en définir la teneur. La participation à la navigation de ligne, nous le verrons, apparaissait comme un critère essentiel, au moins jusqu'à la fin du Moyen Âge. Ainsi, en considérant les difficultés qu'elle rencontre à partir du début du xvi^e siècle, nous pourrions mener une analyse précise des actions et réactions des patriciens gestionnaires du système et des patriciens gouvernants, en étudiant en particulier les ressources politiques, économiques et familiales auxquels les acteurs eurent recours pour parer à cette crise.

Une définition du pouvoir économique

La participation de la plupart des patriciens aux activités économiques de la cité ne les dotait pourtant pas tous d'une autorité équivalente en la matière. Tous ne pratiquaient pas les mêmes activités, ni selon les mêmes modalités ; tous ne disposaient pas d'une fortune équivalente, ni des mêmes moyens d'action. La participation au commerce ou l'investissement dans différents secteurs d'activité ne suffisaient donc pas à définir une catégorie d'action unique, elle-même synonyme de pouvoir économique. Ce dernier, plus complexe qu'il n'y paraît, nécessite en préliminaire d'être plus précisément défini. La détention des capitaux et la fortune familiale ou personnelle n'étaient pas, en effet, des conditions suffisantes pour garantir une autorité réelle dans la sphère économique. Entraient également en considération la façon dont étaient pratiquées les activités, et les modalités selon lesquelles les acteurs géraient les différentes infrastructures économiques qui n'étaient semblables ni dans leur forme, ni dans leurs implications idéologiques et politiques.

Pour s'en tenir au secteur de la navigation commerciale, les patriciens pouvaient s'y engager de différentes façons. Traditionnellement, l'historiographie de Venise distingue deux principaux secteurs d'activité : la navigation « privée » d'une part, c'est-à-dire l'ensemble des navires appartenant à des armateurs privés qui effectuaient des voyages réguliers dans un cadre législatif relativement souple ; la navigation « publique » d'autre part, c'est-à-dire les convois de galères évoqués précédemment².

Dans le secteur de la navigation privée, nombre de patriciens étaient propriétaires de navires – de la petite embarcation réservée à la navigation lagunaire aux nefes privées de gros tonnages – grâce auxquels ils pratiquaient une activité commerciale régulière et indépendante. Les voyages des nefes étaient le plus souvent confiés à des commandants (« patrons ») chargés

¹ Laurent THÉVENOT, « Équilibre et rationalité dans un univers complexe », *L'économie des conventions*, n° spécial de la *Revue économique*, mars 1989, vol. 40, n° 2, p. 147-197.

² Claire JUDGE DE LARIVIÈRE, « Entre gestion privée et contrôle public : les transports maritimes à Venise à la fin du Moyen Âge », *Histoire urbaine*, n°12, avril 2005, p. 57-68. Sur les deux types d'organisation voir : Bernard DOUMERC, « Gli armamenti marittimi », *Storia di Venezia...*, Tome III, *op. cit.*, p. 617-640 ; Jean-Claude HOCQUET, « L'armamento privato », *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima, Temi, Il mare*, A. Tenenti, U. Tucci (éds.), Rome, 1991, p. 397-434.

de mener à bien l'expédition et les transactions commerciales, souvent en collaboration avec des marchands embarqués. L'armateur confiait ainsi le navire et ses propres marchandises au patron, qui louait l'espace disponible à d'autres marchands – vénitiens ou étrangers, embarqués ou pas – pour le transport de leurs cargaisons. Le patricien propriétaire de la nef réalisait donc un premier profit grâce aux transactions effectuées en son nom par ses associés ou commissionnés et, dans un second temps, encaissait les *nolis* que lui payaient les marchands pour le transport de leurs marchandises. Il s'agissait ici de deux formes d'activité économique complémentaires et de nature différente.

Si les patriciens propriétaires de nefs exploitaient leur propre navire, ils pouvaient également participer à la gestion de navires qui ne leur appartenaient pas. Ainsi, les galères marchandes réservées à la navigation de ligne étaient de propriété publique, mais elles étaient exploitées par des sociétés de gestion temporaires, renouvelées à chaque nouveau voyage et regroupant plusieurs investisseurs. De la même façon, les navires privés pouvaient être exploités par des entrepreneurs associés en société, temporaire ou plus durable. Dans un cas comme dans l'autre, le capital était divisé en parts, et chacun se portait acquéreur d'une ou plusieurs de ces parts. Les dépenses et les recettes étaient alors partagées proportionnellement. Une fois encore, la gestion de l'expédition et la réalisation de transactions commerciales plus classiques correspondaient à deux catégories d'action différentes mais complémentaires.

Même s'ils ne participaient pas à la gestion de la navigation commerciale – publique ou privée – les patriciens pouvaient toutefois pratiquer une activité marchande régulière. Utilisant les transports mis à leur disposition par d'autres armateurs, ils n'intervenaient toutefois pas dans les décisions concernant la gestion du navire, l'itinéraire ou la durée du voyage. Ils s'en tenaient à une activité commerciale classique, se contentant de faire transporter leurs marchandises par les navires possédés et exploités par d'autres, sans participer à l'organisation des flux commerciaux et des itinéraires.

En définitive, ces différents modes d'intervention dans le secteur de la navigation commerciale n'étaient pas exclusifs, et certains entrepreneurs puissants usaient justement, de façon contemporaine, de chacun d'entre eux. Ainsi, des patriciens comme Giovanni Pisani d'Alvise ou Giovanni Andrea Badoer de Girolamo possédaient leurs propres navires, participaient à la gestion et à l'exploitation des galères marchandes d'État, et collaboraient avec d'autres entrepreneurs dans diverses entreprises commerciales privées impliquées dans des trafics sur l'ensemble de la Méditerranée¹. D'autres patriciens, moins puissants et dans l'incapacité financière de posséder des nefs, participaient à leur exploitation commerciale avec des associés, comme ils pouvaient également le faire pour les galères publiques.

Ces différentes façons de participer à la navigation commerciale déterminaient des degrés d'autorité différents. Ainsi, un patricien propriétaire d'une nef ou qui participait à la gestion des galères marchandes, tout en pratiquant personnellement des transactions commerciales, jouissait d'une influence économique supérieure à celui qui se contentait de louer les services des autres entrepreneurs pour faire transporter ses marchandises. La disposition des patriciens à s'impliquer selon telle ou telle modalité dans l'économie dépendait en partie de leurs capacités financières, mais il ne faudrait pas ramener leurs choix à cette

¹ Giovanni Pisani d'Alvise participe à 6 sociétés de gestion de galères de 1519 à 1521 (Flandres et Barbarie), investissant au total 35 carats. On le sait également propriétaire de nefs (J.-C. Hocquet, *Le sel et la fortune de Venise*, vol. 2, *Voiliers et commerce en Méditerranée 1200-1650*, Lille, 1978-1979, p. 444). Giovanni Andrea Badoer de Girolamo participe à 7 sociétés de 1510 à 1527. Il est patron à trois reprises, et investit 54 carats dans 5 sociétés. En 1524, il s'associe avec Giacomo Michiel de Girolamo et Federico Contarini d'Ambrogio pour le financement d'une nef de plus de 900 bottes (Marino SANUDO, *I Diarii*, 58 volumes, Rinaldo FULIN, Federico STEFANI, Nicolò BAROZZI, Guglielmo BERCHET, Marco ALLEGRI (dir.), Venise, 1879-1903 ; 2^e édition, Bologne, 1989, vol. 35, col. 354).

seule contingence. La pratique de chaque activité était également conditionnée par une conception spécifique de celle-ci. La gestion des infrastructures publiques, en particulier, impliquait une collaboration étroite avec l'État, qui n'était pas motivée par la seule perspective des bénéfices à réaliser. Entrait en considération une conception particulière de l'économie publique et du rôle qu'y tenaient les entrepreneurs privés. Dans ce cadre, les patriciens exprimaient, au moins théoriquement, leur volonté de participer au bien de la collectivité, l'un des fondements de l'idéologie vénitienne.

Ce sont donc tout autant la richesse et la détention des capitaux que la façon dont étaient pratiquées les activités économiques qui nous paraissent opératoires pour déterminer qui étaient les détenteurs du pouvoir économique. Nous avons tenté de les identifier pour la fin du xv^e siècle et le début du xvi^e siècle, en partant de l'étude des listes des sociétés de gestion des galères publiques. Ces listes permettent en effet de mettre à jour l'identité des patriciens en charge du système durant les trente-cinq dernières années de navigation régulière des galères et montrent qu'un petit nombre d'entre eux prenait progressivement le contrôle de cette activité¹. Or il est apparu qu'ils étaient également très impliqués dans d'autres secteurs économiques. Propriétaires de nefes privées pour beaucoup, souvent à la tête de grands domaines fonciers en Terre ferme et de riches patrimoines immobiliers à Venise, très impliqués dans le secteur industriel en plein essor, ces patriciens intervenaient dans des secteurs diversifiés de l'économie vénitienne et disposaient ainsi d'un vaste pouvoir économique. Ils comptaient parmi les individus les plus influents dans différents secteurs d'activité et les orientations de l'économie vénitienne dépendaient en partie de leurs propres choix et décisions.

La bonne connaissance que nous avons de ces acteurs de la navigation de ligne, leur identité, leurs activités complémentaires, la répartition précise de leur investissement, nous permettent donc de mener une enquête détaillée sur leur participation et leur intervention dans la navigation de ligne, au moment même du déclin de cette activité.

Un système économique en crise : la navigation de ligne au début du xvi^e siècle

Le progressif déclin que connut la navigation de ligne à partir des années 1500 mena à l'abandon du monopole dont jouissaient jusqu'alors les galères en matière de transport d'épices, de soie et autres marchandises de prix. Un ensemble de facteurs convergents explique cet abandon.

Le contexte international, d'une part, affaiblissait les structures commerciales traditionnelles de la ville. Entre 1499 et 1503, Venise affronta les Turcs en Méditerranée orientale, et son infériorité militaire se solda par la perte de nombreuses colonies et comptoirs en mer Egée. C'est en Italie que l'hostilité des puissances européennes s'exprima quelques années plus tard. À la suite du ralliement de Jules II, en 1509, à la ligue de Cambrai (signée en 1508 par le roi de France, l'empereur et le roi d'Aragon notamment), la Terre ferme vénitienne fut envahie, et la lagune elle-même menacée. La décennie suivante continua de voir le *Stato* vénitien aux prises avec ses ennemis, la conjoncture européenne et méditerranéenne étant de moins en moins favorable à l'économie de la Sérénissime, en raison notamment de la progression ottomane et de l'essor de la piraterie.

Le gouvernement vénitien fut donc confronté à une situation de crise qui l'obligea à concentrer ses efforts financiers et politiques sur la défense de ses territoires. Les convois de

¹ Nous nous permettons de renvoyer à notre thèse pour les conclusions de cette étude prosopographique : Claire JUDDE DE LARIVIÈRE, *Entre Bien public et intérêts privés...*, op. cit. Voir également Claire JUDDE DE LARIVIÈRE, « L'abandon de la navigation de ligne : les enjeux d'un processus économique (Venise, fin XV^e siècle-début XVI^e siècle) », *Studi Veneziani*, n.s., XLVII-XLVIII, 2004, p. 121-131.

galères marchandes subirent directement les conséquences financières de pareilles difficultés. Le nombre de galères construites à l'Arsenal n'étant pas suffisant, plusieurs voyages furent annulés, faute de navires disponibles. En outre, le mauvais état des galères qui naviguaient encore ne garantissait plus leur sécurité, et plusieurs naufrages eurent des conséquences désastreuses pour des marchands déjà en difficulté.

Le début du ^{xvi}^e siècle vit également se développer de nouvelles concurrences économiques. L'essor commercial des Portugais menaçait désormais les circuits traditionnels d'approvisionnement des Vénitiens en Inde. Si la découverte de la circumnavigation de l'Afrique ne mettait pas en péril l'ensemble du dispositif commercial vénitien, une partie des échanges réalisés jusqu'alors était bel et bien menacée ¹. D'autres puissances européennes voyaient également leur puissance commerciale s'accroître, et les flottes occidentales connaissaient à cette époque un essor suffisant pour remettre en cause l'hégémonie de Venise en Méditerranée.

La période ici considérée, marquée par des difficultés et des crises tant conjoncturelles que structurelles, fut le théâtre d'un redéploiement des actions individuelles et collectives entreprises par les patriciens pour compenser, atténuer voire parer cet ensemble de difficultés. Les gestionnaires de la navigation de ligne, tenants, nous l'avons dit, d'un pouvoir économique déterminant, établirent de nombreuses stratégies politiques et économiques, dont le but était de préserver la navigation de ligne et de garantir les bénéfices qu'ils en attendaient. Toutefois, ces stratégies participèrent à leur tour au déclin du système, car elles en modifièrent profondément les principes d'organisation.

Débats et discussions

La documentation conservée permet de suivre les débats à propos de la navigation de ligne au sein des principales institutions. Les registres de délibérations du Sénat, du *Collegio*, et dans une moindre mesure du Grand Conseil, ainsi que certains débats rapportés par les chroniqueurs de l'époque révèlent la complexité et l'âpreté des discussions entre les défenseurs de la navigation de ligne et ses détracteurs.

Cette organisation avait toujours été au cœur des préoccupations politiques du gouvernement vénitien et largement sujette au contrôle de l'État. Depuis sa création, la navigation de ligne avait fait l'objet de l'attention constante des gouvernants, qui cherchaient à assurer la régularité des voyages et le bon fonctionnement du système. De nombreux aménagements successifs avaient permis l'adaptation des convois aux transformations des conditions économiques et politiques en Méditerranée. Jusqu'aux années 1480, la navigation de ligne reposait sur un consensus large et la plupart des patriciens y voyaient un moyen efficace de garantir conjointement les bénéfices des particuliers et ceux de l'État ².

Les décisions politiques prises en matière de navigation commerciale avaient permis la continuité du système, même dans les périodes les plus difficiles. Au début du ^{xvi}^e siècle, si la

¹ Ruggiero ROMANO, Alberto TENENTI, Ugo TUCCI, « Venise et la route du Cap : 1499-1517 », *Méditerranée et Océan indien*, Travaux du 6^e colloque international d'Histoire Maritime (Venise, 20-24 septembre 1962), Paris, 1970, p. 109-132.

² L'une des figures rhétoriques classiques, dans l'ensemble des discours à propos de la navigation de ligne, était en effet celle de la convergence du bien public et des intérêts privés. Parmi de très nombreux exemples, voir : Archivio di Stato di Venezia (ASV), *Senato, Mar*, reg. 17, fol. 119, le 10 février 1511, les sénateurs évoquent l'intérêt tant public que privé que représente la navigation des galères (« *interesse et publico et privato...* »). En janvier 1528, ils s'inquiètent du fait que le capitaine des galères d'Alexandrie ait décidé de décharger une partie des marchandises à Corfu, ce qui représenterait un immense dommage, « tant public que privé » (*Ibid.*, reg. 21, fol. 73 (II), 28 janvier 1528 : « *saria de maximo danno cosi privato come publico...* »).

dégradation des conditions conjoncturelles eût de sérieuses conséquences sur l'organisation des convois, il est également manifeste que les décisions politiques proposées pour résoudre ces difficultés eurent à leur tour une influence notable sur la détérioration de l'organisation. L'ensemble des décrets en matière de législation commerciale tentait d'apporter une réponse aux nouveaux problèmes rencontrés par la navigation, sans toutefois qu'une préservation des structures traditionnelles soit systématiquement prônée. Répétons-le, la navigation de ligne était progressivement suspendue en raison de difficultés exogènes que les gouvernants vénitiens ne parvenaient pas à maîtriser, mais également du fait des solutions spécifiques apportées par ces mêmes gouvernants.

Dans les débats, deux opinions contradictoires s'opposaient généralement : certains gouvernants réclamaient l'arrêt de la navigation de ligne et d'autres plaidaient en sa faveur. Il est toutefois difficile de déterminer précisément l'existence de partis aux limites claires et stables, d'autant que la plupart des patriciens continuaient d'user d'une rhétorique coutumière à Venise, celle de la tradition maritime de la ville, de son attachement au commerce et à la navigation des galères publiques. Si, dans les faits, nombreux étaient ceux qui votaient des lois contraires aux monopoles des *mude* ou aux voyages des galères, les discours qui accompagnaient leurs décisions (préambules et exposés des motifs) insistaient souvent sur l'importance de la navigation de ligne dans l'économie vénitienne¹. En outre, de nombreux sénateurs n'assumaient pas une position de principe définitive sur le sujet – arrêt ou poursuite de l'activité des galères – mais s'accommodaient des circonstances et des arguments des uns et des autres, de même qu'à leurs intérêts à plus court terme. En fonction des situations, les acteurs politiques savaient donc adapter des positions de principe sur la navigation commerciale publique qui relevaient tout autant d'une raison politique que d'intérêts économiques individuels.

Certains sénateurs, comme par exemple Luca Tron d'Antonio ou Antonio Tron d'Eustachio, se faisaient ouvertement les porte-parole d'un groupe qui ne voyait plus l'intérêt de subventionner un système de gestion commercial considéré et décrit comme obsolète². Les adversaires de la navigation de ligne usaient d'arguments toujours plus nombreux pour justifier leurs points de vue, nous allons y revenir. Bien que ce groupe n'ait pas fait l'objet, en priorité, de nos analyses (c'est davantage les défenseurs de la navigation de ligne qui nous ont intéressé), on y reconnaît certains des patriciens qui avaient investi quelques années auparavant mais qui s'étaient détournés, volontairement ou pas, d'une activité qu'ils jugeaient moins rentable. À l'inverse, d'autres gouvernants plus favorables affirmaient l'utilité de la navigation de ligne et on retrouve logiquement parmi eux les sénateurs et conseillers impliqués dans la gestion des galères marchandes. Ainsi, une quinzaine de patriciens étaient simultanément de riches et puissants acteurs économiques et d'influents figures politiques. Plusieurs noms peuvent être cités, parmi lesquels Francesco Garzoni, le fils du procureur

¹ ASV, *Senato, Mar*, reg. 14, fol. 199v°, 8 novembre 1499 : « *De quanto beneficio sia a questa cita nostra el navegar de le nostre galie di viaçi quale sono el principal nervo de le merchadantie nostre che dano la principal utilita a questa nostra citade e notissimo a questo consiglio.* » *Ibid* reg. 21, fol. 146, 31 août 1529 : « *De quanto beneficio a tuta la cita nostra sia il navegar de le galie alli viazi è noto ad ognuno...* »

² Voir notamment Marino SANUDO, *I Diarii*, *op. cit.*, vol. 3, col. 1283, 11 janvier 1501 ; *Ibid.*, vol. 4, col. 738, 16 février 1503 ; *Ibid.*, vol. 22, col. 291, 14 juin 1516. Voir aussi Robert FINLAY, *Politics...*, *op. cit.*, p. 231 et suiv.

Marino ¹, Marco Antonio Loredan de Giorgio ² ou encore Alvise Marcello de Giacomo ³ par exemple.

La poursuite des voyages était également prônée par les parents et alliés des participants à la navigation de ligne. Père, frères ou membres de la belle-famille des patrons de galères ou des principaux investisseurs intervenaient souvent en ce sens ⁴. La loi prévoyait l'exclusion des « affins » (parents proches) lors des votes concernant directement les patrons de galères (approbation par le Sénat par exemple). Néanmoins, pour toutes les autres discussions ayant plus généralement trait au commerce maritime, aux nefs privées, etc., ils pouvaient participer aux débats et aux votes.

Enfin, le sentiment d'attachement à un système pluriséculaire pouvait motiver un certain nombre de gouvernants dont les arguments reposaient surtout sur le maintien d'une tradition déjà ancienne. Le fameux chroniqueur Marino Sanudo comptait justement parmi ces gouvernants désireux de voir les galères poursuivre leur navigation parce qu'il s'agissait-là d'une des activités traditionnelles de la ville ⁵. Bien souvent, ces patriciens pratiquaient eux-mêmes une activité économique de près ou de loin liée à la navigation de ligne, et c'était également une façon de protéger indirectement leurs propres intérêts. Ainsi, par exemple, de nombreux débats eurent lieu à propos du commerce vers le Ponant. Les sénateurs impliqués dans l'industrie lainière y défendaient bien logiquement une part de leur propre activité économique.

Discordes et dissensions

Nombreux étaient les sujets qui suscitaient débats et discussions entre les gouvernants. L'un des thèmes récurrents était le montant élevé des subventions versées aux patrons des galères, le *dono*. Il s'agissait en principe d'un prêt remboursable, qui produisait 2 à 3 % d'intérêt et qui représentait une avance sur les nolis du retour ⁶. Ces subventions avaient été instituées afin de soutenir l'activité des galères, et d'inciter l'investissement des patriciens malgré une conjoncture économique ou politique difficile. De plus en plus élevées, elles dépassaient parfois largement le prix de la location de la galère ⁷. De nombreux sénateurs, déjà

¹ Francesco occupa, au début du ^{xvi}^e siècle, des fonctions sans cesse plus importantes. Il fut *provveditore al sal* en 1503, sénateur en 1511, membre de la *Zonta* en 1513, et membre du Conseil des Dix l'année suivante. Il poursuivit dans le même temps ses investissements dans les sociétés de galères marchandes.

² Marco Antonio investit jusqu'en 1514 dans les sociétés de gestion. Il fut *avogador di comun* en 1504, membre de la *Zonta* en 1508, 1510, 1519 et 1520, et conseiller des Dix en 1509.

³ Alvise fut membre de la *Zonta* et du Sénat à quatre reprises entre 1510 et 1514.

⁴ Un décret du Sénat de 1503 fait référence à la plainte des marchands qui ont chargé leurs biens sur les galères d'Alexandrie ; ils sont accompagnés des patriciens dont les fils et associés résident à Alexandrie ou Damas. Tous protestent contre une modification du texte de l'*incanto* (ASV, *Senato, Mar*, reg. 16, fol. 23v°, 8 octobre 1503).

⁵ Marino SANUDO, plusieurs fois sénateur au cours de la période étudiée, ne participe pas directement à la gestion des galères marchandes. Il fait pourtant de nombreux discours au Sénat sur la navigation de ligne et son importance pour le dispositif commercial vénitien. Voir en particulier celui de 1517 : Marino SANUDO, *I Diarii*, op. cit., vol. 24, col. 327-328.

⁶ Jean-Claude HOCQUET, *Denaro, navi e mercanti a Venezia 1200-1600*, Rome, 1999, p. 165.

⁷ En avril 1504, par exemple, les sénateurs proposent trois galères de Flandres, avec une subvention de 6 000 ducats (Marino SANUDO, *I Diarii*, op. cit., vol. 6, col. 15). À cette époque, le montant moyen de la location d'une galère de Flandres est d'environ 90 *lire a grossi* (soit

peu favorables aux galères marchandes, reprochaient aux gestionnaires de la navigation de ligne de percevoir des subventions très élevées ¹, sans pour autant que les *mude* assurent à l'État des rentrées d'argent suffisantes ². Ils affirmaient ainsi leur hostilité à ce qu'ils considéraient comme une dépense inutile ³. Selon eux, les galères marchandes n'étaient plus suffisamment performantes et rentables pour justifier l'octroi de pareilles subventions. Pour les défenseurs de la navigation publique, au contraire, le *dono* demeurait la condition nécessaire à la perpétuation d'une activité en danger, mais pourtant nécessaire à l'économie vénitienne. Lorsque le *dono* proposé paraissait trop faible aux patriciens qui désiraient devenir patron d'une galère, leur stratégie consistait à ne pas participer aux enchères publiques, jusqu'à ce que les sénateurs décident d'augmenter de 500 ou 1 000 ducats la subvention. De tels agissements n'étaient ni nouveaux, ni strictement illégaux, mais leur généralisation montrait la désagrégation de certaines règles tacites établies depuis les débuts du système.

Il en était de même dans le domaine de la défense militaire. À l'origine, les *mude* étaient un moyen de rentabiliser les navires armés non utilisés en temps de paix. Si les galères publiques s'étaient progressivement spécialisées dans le commerce des épices, jamais leur fonction initiale n'avait disparu. En cas de guerre, elles continuaient d'être réquisitionnées pour servir aux côtés de la flotte armée. Au début du ^{xvi}^e siècle, les patrons de galères refusèrent pourtant à plusieurs reprises de rejoindre l'armada ⁴. En 1499-1500, au moment de la guerre contre les Turcs en mer Egée, ils furent ainsi au cœur d'un scandale politique retentissant : ils furent accusés d'être en partie responsables de la défaite en raison de leur « couardise » et « lâcheté » face à l'ennemi ⁵. Par la suite, les patrons de galères refusèrent encore leur réquisition, revendiquant le droit de limiter leur participation aux seules expéditions commerciales. En 1501, ils n'hésitèrent pas à réclamer au Sénat la garantie qu'ils ne devraient pas servir auprès des galères armées cette année-là. Ils obtinrent en partie satisfaction puisque les sénateurs instituèrent un nouveau règlement : désormais, la mobilisation des galères de Barbarie et de Flandre, les lignes les plus menacées, ne pourrait être décidée que par une majorité de sages ⁶. Il s'agissait d'une victoire partielle pour les gestionnaires des galères marchandes, mais leur attitude fut blâmée par ceux qui s'opposaient déjà à la poursuite du système et qui y virent un nouveau motif de réclamer son abandon. Suite

l'équivalent de 900 ducats).

¹ Dans le premier tiers du ^{xvi}^e siècle, il n'est pas rare que les *doni* atteignent 5 000 ducats, parfois plus (voir par exemple ASV, *Senato, Mar, Incanti di galere*, reg. 2, fol. 21, 27 octobre 1530). En 1506, les sénateurs proposent même une subvention de 7 500 ducats pour les galères de Flandres (Marino SANUDO, *I Diarii, op. cit.*, vol. 6, col. 330).

² En mai 1499, les galères d'Aigues-Mortes sont proposées aux enchères, mais aucun patricien ne semble intéressé. C'est l'occasion pour certains de proclamer que le voyage doit être annulé et que l'argent du *dono* est une dépense inutile (Marino SANUDO, *I Diarii, op. cit.*, vol. 2, col. 697 ; Sanudo ne précise par le nom de ceux qui disent que « *era mal mandarle, si butava via danari di doni et è pocha utilità a la terra* »).

³ En janvier 1501, Luca Tron d'Antonio voulut empêcher l'organisation d'un voyage *al trafego*, « *per non esser di niun fruto* » (Marino SANUDO, *I Diarii, op. cit.*, vol. 3, col. 1283).

⁴ Voir, par exemple, Marino SANUDO, *I Diarii, op. cit.*, vol. 3, col. 264, 28 avril 1500 ; ASV, *Senato, Mar*, reg. 15, fol. 50v°-51, 11 janvier 1501.

⁵ FREDERIC C. LANE, « Naval Actions and Fleet Organisations : 1499-1502 », *Renaissance Venice*, J. R. Hale (éd.), Londres, 1973, p. 143-173 ; BERNARD DOUMERC, « De l'incompétence à la trahison : les commandants de galères vénitiens face aux Turcs (1499-1500) », *Félonie, trahison, reniements au Moyen Âge*, Les cahiers du CRISIMA, 3, Montpellier, 1997, p. 613-624.

⁶ ASV, *Senato, Mar*, reg. 15, fol. 50v°-51, 11 janvier 1501.

à des débats houleux, les gestionnaires de la navigation de ligne tentèrent de justifier leur attitude et leurs réticences à s'impliquer dans la défense militaire de la lagune, arguant de la nécessité de se concentrer sur les objectifs commerciaux de l'expédition au moment où Venise voyait son hégémonie en Méditerranée menacée¹.

À cela s'ajoutait la réticence des patrons de galères à augmenter le salaire des rameurs qui réclamaient une paie équivalente à celle des rameurs de la flotte armée. Ceux-ci tardaient également, en cette période difficile, à acquitter les salaires des rameurs², provoquant leurs réclamations récurrentes devant le Palais ducal³. Certains décrets du Sénat dénoncent alors le caractère « intolérable » de tels manquements⁴.

Enfin, les gestionnaires des galères et leurs associés étaient parfois les instigateurs directs de discussions spécifiques, se plaignant de l'irrégularité croissante des voyages, des termes de l'*incanto*⁵ ou des naufrages dus à la mauvaise qualité des galères, elle-même liée aux graves pénuries que connaissait l'Arsenal. Les réponses qu'ils obtenaient étaient variables : leurs habitués défenseurs au sein du Sénat insistaient sur la nécessité de soutenir davantage l'activité des galères, en subventionnant un secteur en crise et en apportant une aide financière à ceux qui les exploitaient⁶ ; mais la plupart des sénateurs ne faisaient désormais que peu de cas de telles réclamations.

Au sein même des institutions, les tenants du pouvoir économique usaient donc de ressources personnelles et familiales pour tenter d'influencer l'orientation de la politique vénitienne en matière de navigation commerciale. S'opposant à des patriciens parfois très puissants, ils ne parvenaient pas toujours à obtenir satisfaction. C'est pourquoi ils cherchaient à optimiser leurs interventions politiques en mobilisant leurs propres capacités d'action économique.

Stratégies individuelles

Confrontés à la baisse de la fréquence des voyages, et donc à la diminution des bénéfices à réaliser, les gestionnaires de la navigation de ligne établissaient très clairement des stratégies économiques individuelles visant à prendre le contrôle des derniers voyages de galères. L'étude détaillée de la composition des sociétés de gestion des galères le révèle en effet. Dirigée par un « patron », le patricien qui louait l'embarcation, ces sociétés regroupaient des investisseurs (*caratarii*) qui se partageaient les 24 parts du capital (carats). Ils finançaient ainsi l'expédition – équipement de la galère, salaires, vivres, etc. – et, au retour, se partageaient les bénéfices (les *nolis* versés par les marchands en échange du transport de leurs marchandises) après en avoir reversé la moitié à l'État. Au début du xvi^e siècle, malgré les difficultés évoquées, les convois de galères permettaient encore des bénéfices conséquents et

¹ Voir par exemple : Marino SANUDO, *I Diarii*, op. cit., vol. 3, col. 264, 28 avril 1500

² ASV, *Senato, Mar*, reg. 15, fol. 19v°, 4 juin 1500 ; *Ibid.*, reg. 17, fol. 57, 6 juin 1509.

³ Par exemple, *Ibid.*, reg. 14, fol. 165, 19 octobre 1498 ou Marino SANUDO, *I Diarii*, op. cit., vol. 25, col. 50, 27 octobre 1517.

⁴ Ainsi, Luca Pisani de Nicolò, patron d'une galère de Barbarie en 1508, et ses principaux garants et associés furent informés qu'ils seraient condamnés s'ils s'entêtaient à ne pas vouloir payer les *galeotti* – « *poveri homeni* » – attitude jugée « impie et inhumaine » (ASV, *Senato, Mar*, reg. 17, fol. 57, 6 juin 1509).

⁵ En mai 1512, Giusto Guoro, « *qual è solito andar patron di galie* », se présente au Sénat pour réclamer un aménagement du texte de l'*incanto* qui vient d'être voté par les sénateurs (Marino SANUDO, *I Diarii*, op. cit., vol. 14, col. 199).

⁶ Voir le discours de Marino Sanudo lui-même, en juin 1517 (Marino SANUDO, *I Diarii*, op. cit., vol. 24, col. 327-328). Citons également le décret du Sénat du 4 mars 1518 : ASV, *Senato, Mar*, reg. 19, fol. 43.

les derniers voyages devenaient un enjeu entre les différents acteurs économiques désireux de participer à leur gestion.

À partir de 1495, la configuration des sociétés de gestion évolua de façon significative, parallèlement à la diminution du nombre de convois organisés. Durant les années suivantes, le nombre moyen d'investisseurs par société ne cessa de décroître, l'investissement moyen augmentant logiquement. Les sociétés de gestion, qui regroupaient en général une dizaine de sociétaires au ^{xv}^e siècle, n'en comptaient en moyenne que deux, aux alentours de 1530 ¹. Le nombre global de patriciens ayant accès au système se réduisait d'autant et on peut évaluer qu'en l'espace de trente ans, il diminua de moitié ².

La mise en série de 256 sociétés de gestion formées entre 1495 et 1530 permet de disposer d'un corpus d'environ 830 individus ³, parmi lesquels 90 achetèrent au total plus de 20 carats (dont 26 plus de 40 carats). Deux modèles d'investissement se distinguent : certains patriciens faisaient le choix de multiplier les petits investissements dans de nombreuses sociétés différentes, tandis que d'autres intervenaient plus rarement mais en achetant un nombre élevé de carats. Dans un cas comme dans l'autre, ces individus établissaient clairement une stratégie visant à assurer leur influence dans le secteur de la navigation de ligne.

Ces patriciens influents poursuivaient en parallèle la diversification de leurs activités économiques qui leur permettait de consolider leur fortune ⁴. L'enquête prosopographique a ainsi révélé que plusieurs d'entre eux possédaient des nefes privées et qu'ils mettaient à profit les connaissances et les liens établis grâce à la navigation publique. Citons les cas typiques de Giovanni Pisani d'Alvise, Matteo Bernardo de Francesco ou encore Pietro Contarini de Giovanni. L'étude de leur patrimoine immobilier montre qu'ils étaient également propriétaires de nombreux biens à Venise et de grands domaines en Terre ferme (ainsi, le même Matteo Bernardo possédaient l'un des plus importants patrimoine bâti à Venise). Enfin, la plupart des banquiers participaient également à la navigation de ligne (Matteo Bernardo fonda une banque en 1521 et le père de Giovanni Pisani, Alvise, était lui-même l'un des principaux banquiers de l'époque). Il ne s'agissait donc pas d'une activité isolée, et elle s'insérait dans des activités économiques diversifiées, seules garanties de bénéfices dans le contexte difficile du début du ^{xvi}^e siècle.

Se dessinent alors les contours d'un groupe de patriciens puissants, cherchant progressivement à contrôler un secteur d'activité en difficulté et qui offrait moins de possibilités de bénéfice. Ce petit groupe d'investisseurs tendait à monopoliser les derniers voyages, alors même que la navigation de ligne aurait théoriquement dû garantir l'accès à un large nombre de patriciens. Cette mainmise sur le système avait en partie été rendue possible par la désaffection de ceux qui s'étaient détournés de la gestion de la navigation de ligne, considérée comme une pratique souvent risquée et parfois peu rentable. Mais elle tenait également au fait que ces patriciens avaient bâti de véritables stratégies pour contrôler la gestion des rares galères qui prenaient encore la mer.

Dans ces conditions, on comprend mieux sur quoi reposaient les arguments des gouvernants hostiles à la poursuite de la navigation de ligne. À présent que seul un nombre

¹ De 1495 à 1499, les sociétés comptaient une moyenne de presque 9 *caratarii*, qui investissaient en moyenne 2,7 carats ; ce chiffre passa de 4,7 investisseurs par société en moyenne entre 1500 à 1504, à 2 entre 1525 et 1529.

² Plus de 250 individus participèrent (patron, investisseur ou garant) aux 30 voyages de galères organisés entre 1495 à 1497. Si l'on considère les trente voyages qui le seront entre 1523 et 1529, on ne compte plus la participation que d'une centaine de sociétaires.

³ En raison des fréquentes homonymies à Venise, il est difficile d'avancer un chiffre exact.

⁴ Claire JUDE DE LARIVIÈRE, *Entre Bien public et intérêts privés...*, *op. cit.*, troisième partie.

restreint de patriciens y participait, la dimension « publique » et collective de l'organisation devenait moins évidente. Les convois de galères étaient censés reposer sur la participation large du groupe patricien, ce qui n'était plus le cas au début du ^{xvi}^e siècle. Ils supposaient également l'acceptation des consignes de l'État, qui n'étaient pas davantage respectées par les derniers gestionnaires qui tentaient au contraire, grâce à leur mainmise sur les sociétés, d'imposer leurs propres volontés pour garantir leurs bénéfices.

Les choix stratégiques des détenteurs du pouvoir économique ont donc été déterminants dans l'explication de l'évolution de la politique vénitienne en matière commerciale. Les tactiques des derniers gestionnaires des galères avaient précipité la multiplication des décisions hostiles à la navigation de ligne. Proportionnellement, le nombre de gestionnaires de la navigation de ligne directement impliqués dans les institutions publiques diminuait au cours du premier tiers du ^{xvi}^e siècle, leur influence politique s'amenuisant d'autant. Un signe assez net de cette évolution est le nombre décroissant de décrets du Sénat consacrés aux galères marchandes au cours de ces années. Leur fréquence, encore élevée jusqu'en 1510, tend à diminuer progressivement à partir de cette date¹. La plupart des gouvernants se désintéressaient d'une organisation qui ne concernait plus qu'un nombre restreint d'individus.

Dans de pareilles conditions, les acteurs économiques devaient donc recourir à d'autres ressources encore s'ils voulaient maintenir leurs bénéfices et leur pouvoir. C'est ce qu'ils firent avec le renforcement des stratégies familiales et collectives.

Stratégies collectives

La famille occupait une place déterminante dans les structures économiques vénitiennes médiévales². Au début du ^{xvi}^e siècle, il n'y avait rien d'original à voir les patriciens s'associer avec leurs parents les plus proches pour mener à bien leur activité économique. Toutefois, dans le contexte plus particulier qui nous intéresse ici, il est intéressant d'observer comment ces stratégies familiales et matrimoniales participaient de la tactique plus générale mise en place par les patriciens pour tenter de compenser, voire d'éviter, le déclin de leur activité de prédilection.

Les associations familiales apparaissaient généralement pour les *carattarii* comme un bon moyen d'optimiser leurs investissements. La participation conjointe de plusieurs membres d'une même famille (entendue au sens restreint du terme, c'est-à-dire la parenté aux premier et second degrés) leur permettait de détenir la majorité des capitaux d'une société de gestion, tout en occupant éventuellement la fonction de patron. Il leur devenait ainsi possible d'imposer leurs choix aux autres sociétaires, à propos de l'organisation du voyage ou des marchandises transportées par exemple. Une pareille configuration était classique au début du ^{xvi}^e siècle : 28 % des capitaux des 256 sociétés de gestion étudiées (1495-1529) étaient contrôlés par des associations entre frères ou entre père et fils. La proportion s'accroît encore si l'on prend en considération les oncles et les cousins.

Par ailleurs, le recours aux alliances matrimoniales renforçait également l'emprise de certains patriciens sur les sociétés de gestion. La participation des beaux-frères, beau-père et gendres venait consolider l'influence de certaines associations. Il est presque impossible

¹ Une rapide comparaison entre le nombre de décrets consacrés par les sénateurs à la navigation de ligne au début du ^{xvi}^e siècle (ASV, *Senato, Mar*, reg. 15, 1500-1503) et une trentaine d'années plus tard (*Ibid.*, reg. 21, 1526-1529) révèle la diminution de la fréquence des débats à ce sujet. Il ne s'agit néanmoins que d'une tendance.

² Frederic C. LANE, « Family Partnerships and Joint Ventures in the Venetian Republic », *Journal of Economic History*, IV, 1944, p. 178-196; Jean-Claude HOCQUET, « Solidarités familiales et solidarités marchandes à Venise au ^{XIV}^e siècle », *Les élites urbaines au Moyen Âge*, ^{xxiv}^e congrès de la SHMES (Rome, mai 1996), Paris, 1997, p. 227-255.

d'établir avec certitude l'ensemble des liens matrimoniaux entre les différents rameaux des grandes maisons patriciennes. De nombreuses homonymies d'une part, la taille de certaines maisons de l'autre (83 membres de la maison Contarini participent aux sociétés de gestion entre 1495 et 1529 !), rendent souvent incertains les différents liens matrimoniaux. Au-delà des chiffres, qui seraient toujours contestables, nous avons réussi à reconstituer des associations matrimoniales au premier degré (gendre, beau-père, beaux-frères) dans plus de la moitié des sociétés de gestion de l'époque.

Jusqu'à la fin du xv^e siècle, ces associations avaient toujours été fréquentes dans le cadre de la navigation de ligne. Toutefois, le partage des capitaux entre un nombre élevé de *caratarii* permettait rarement aux associations familiales ou matrimoniales de contrôler la majorité des capitaux ¹. Au début du siècle suivant, avec la diminution du nombre moyen de sociétaires, l'association de deux ou trois membres d'une même famille suffisait bien souvent à leur garantir la détention de plus de la moitié des carats. Plusieurs lois cherchaient néanmoins à limiter le pouvoir de ces puissantes associations familiales. C'est pourquoi les convois de galères étaient strictement encadrés par l'État qui délivrait un cahier des charges très précis (*incanto*). Itinéraire, ports à visiter, durée des escales, marchandises autorisées étaient autant de consignes définies à l'avance que les patrons de galères étaient censés respecter.

Pour éviter les fraudes, un capitaine de convoi était également élu par le Grand Conseil, et devenait le garant du respect des termes de l'*incanto*. Toutefois, face à ces associations familiales puissantes, le capitaine ne parvenait pas toujours à faire respecter les règles établies par le Sénat, et plusieurs affaires au retour des galères montrent qu'au début du xvi^e siècle, le texte de l'*incanto* devenait un cadre de plus en plus théorique ². Confrontés à des patrons de galère déterminés à accroître leurs bénéfices grâce au soutien d'influents regroupements familiaux, les capitaines éprouvaient de grandes difficultés à faire respecter les consignes de l'État. Leurs plaintes réitérées prouvent en effet qu'ils considéraient leur tâche comme de plus en plus malaisées ³.

Enfin, les gestionnaires de la navigation de ligne pouvaient avoir recours à la *maona*, une forme de regroupement commercial de type monopolistique. Le terme de *maona* recouvre différents sens dans l'Italie de la fin du Moyen Âge ⁴. Dans ce contexte, à Venise, il désignait l'association en cartel de patriciens suffisamment puissants pour affréter toutes les galères d'un même convoi ⁵. On parlait de *maona* lorsque les *caratarii* et les patrons de toutes les galères du convoi étaient associés ⁶. Les navires étaient alors aux mains d'un groupe d'investisseurs partageant et défendant des intérêts communs. Ces derniers n'étaient pas

¹ De 1444 à 1452, les investisseurs étaient 11 à 12 en moyenne par société, pour un investissement moyen de 2 carats environ (Doris Stöckly, *Le système de l'incanto...*, op. cit.).

² Parmi de nombreux cas, voir par exemple Marino SANUDO, *I Diarii*, op. cit., vol. 1, col. 852, 11 janvier 1498 ; ASV, *Senato, Mar*, reg. 14, fol. 186v°, 6 juin 1499.

³ ASV, *Collegio, Relazioni*, busta 61. Les rapports des capitaines à leur retour à Venise sont, à ce sujet, éloquentes.

⁴ Roberto CESSI, « Studi sulle "Maone" medioevali », *Archivio storico italiano*, a. 77, 1919, p. 5-69.

⁵ ASV, *Giudici di Petizion, Sentenze a giustizia*, reg. 208, fol. 138, 8 juillet 1507. Un contrat de *maona* semble avoir été signé entre la *fraterna* Garzoni, Donato da Lezze de Michele et Pietro Michiel de Polo pour les trois galères de Barbarie de 1506. Selon les termes de ce contrat, signé le 6 janvier 1505, les associés étaient d'accord « *chel tuto andasse a comun beneficio* ».

⁶ Frederic C. LANE, *Andrea Barbarigo Merchant of Venice (1418- 1449)*, Baltimore, 1944, p. 92 et suiv.

concurrents puisqu'ils se répartissaient l'ensemble des pertes et des profits. Cette situation leur assurait une position de monopole qui leur permettait d'imposer leurs choix commerciaux aux marchands et de faire pression sur le capitaine du convoi.

La *maona* était une pratique courante, comme en témoignent les chroniques ou les nombreux procès qui opposaient les membres de ces cartels au retour des galères¹. Ces partenariats privilégiés se doubleraient parfois d'alliances matrimoniales, et les clans qui se constituaient ainsi consolidaient considérablement leur influence. Ils disposaient alors d'un moyen de pression efficace. Au début du XVI^e siècle, plusieurs *maone* prirent le contrôle de différents convois. L'un des exemples les plus révélateurs est celui de l'association entre les frères Garzoni (Francesco, Giovanni et Vittore) fils de Marino, leur cousin Marco Antonio Contarini d'Alvise et Giovanni Contarini son fils². Ils s'associèrent en 1504 dans deux sociétés de Barbarie, puis à nouveau en 1505 (galères *al trafego*³), puis en 1508 pour la gestion de deux galères de Barbarie.

Cette association n'est que l'un des nombreux exemples de *maone* dont nous avons mention au début du XVI^e siècle, d'autant que leur fréquence tendit à augmenter à partir des années 1520. Après cette date, les convois ne comptaient généralement plus que deux galères (contre trois, voire quatre ou cinq quelques décennies auparavant), ce qui favorisait logiquement la constitution des *maone*.

Un exemple de *maona*. L'association Garzoni-Contarini (1504-1508)

Barbarie, 1504			Carats
Société n°1	Patron :	Giovanni Garzoni de Marino	12
	Investisseur :	Francesco Garzoni de Marino	12
Société n°2	Patron :	Giovanni Contarini de Marco Antonio	10
	Investisseurs :	Marco Antonio Contarini d'Alvise	8
		Francesco Garzoni de Marino	6
		Garant :	Francesco Bragadin de Girolamo ⁴
Trafego, 1505			
Société n°1	Patron :	Giulio Lombardo de Leonardo ⁵	4
	Investisseurs :	Francesco Garzoni de Marino	6
		Marco Antonio Contarini d'Alvise	8
		Giovanni Donato de Tolomeo	2
		Giovanni Contarini de Marco Antonio	4
Société n°2	Patron :	Giovanni Contarini de Marco Antonio	10
	Investisseurs :	Francesco Garzoni de Marino	6
		Marco Antonio Contarini d'Alvise	8
Barbarie, 1508			
Société n°1	Patron :	Vittore Garzoni de Marino	12
	Investisseur :	Francesco Garzoni de Marino	12

¹ Voir les différents dossiers dans ASV, *Giudici di petizion, Sentenze a giustizia* (par exemple reg. 208, fol. 138, 8 juillet 1507 ou reg. 210, fol. 1, 23 août 1508) et ASV, *Avogaria di comun, Miscellanea civile e penale* (par exemple C 54.3, 25 juin 1518).

² La mère de Marco Antonio (Giovanna Zorzi de Luca) était la sœur de la mère de Francesco, Giovanni et Vittore Garzoni (Antonia Zorzi).

³ Créée au XV^e siècle, la *muda al trafego* rejoignait Alexandrie à partir des côtes nord-africaines.

⁴ Francesco Bragadin est marié à Maria, la sœur des Garzoni. Il s'agit donc de leur beau-frère.

⁵ La sœur de Giulio Lombardo, Lugrezia, est l'épouse de Marco Antonio Contarini. Giulio et Marco Antonio sont donc beaux-frères.

Société n°2	Patron :	Giovanni Contarini de Marco Antonio	10
	Investisseurs :	Francesco Garzoni de Marino	6
		Marco Antonio Contarini d'Alvise	8

Si l'on considère les trente sociétés de gestion correspondant aux galères naviguant entre 1523 et 1530, la généralisation de ces stratégies individuelles, familiales ou matrimoniales et la multiplication des *maone* apparaissent très clairement. La moitié de ces sociétés ne compte qu'un seul *caratarius*, investissant la totalité des vingt-quatre carats. Parmi les quinze autres sociétés, le capital est presque toujours partagé par les membres d'une même famille (famille restreinte ou alliances matrimoniales). Quelques années avant l'abandon du système, les sociétés de gestion étaient donc, dans leur immense majorité, le reflet de stratégies collectives qui s'étaient renforcées au début du xvi^e siècle. Celles-ci avaient représenté, pour les patriciens gestionnaires, une façon de garantir leurs investissements et de renforcer leur influence dans le secteur. L'abandon du monopole des galères – la raison d'être de la navigation de ligne – révèle néanmoins *a posteriori* que ces choix stratégiques n'avaient pas permis de pérenniser le système, mais seulement d'accroître, pour un temps, les bénéfices d'un groupe d'acteurs économiques spécifique.

*

En définitive, le processus par lequel la navigation de ligne, organisation publique soutenue depuis deux siècles par l'État vénitien, fut progressivement délaissée par celui-ci au début du xvi^e siècle apparaît comme la combinaison complexe de plusieurs facteurs. L'observation des stratégies politiques et économiques des tenants de cette organisation montre que ces derniers accompagnaient et interagissaient avec les décisions politiques qui étaient censées pourvoir aux difficultés conjoncturelles et structurelles rencontrées à cette époque. Les derniers gestionnaires du système mobilisaient pour ce faire différentes ressources, politiques ou économiques, individuelles ou collectives.

Si, à Venise, les patriciens disposaient tout autant du pouvoir politique que du pouvoir économique, ils avaient néanmoins recours à des ressources variées, et ne se limitaient pas à une action dans le champ politique. Le déploiement de stratégies complémentaires leur permettait de combiner et d'optimiser leurs différentes actions. En situation critique, les patriciens avaient donc cherché à garantir leur pouvoir économique en mobilisant leurs ressources familiales et celles de leurs alliés, tout autant sinon plus qu'en faisant jouer leur autorité publique. Les alliances familiales et matrimoniales ou les associations d'intérêt telles que les *maone*, étaient autant de catalyseurs du pouvoir. Dans la période de crise ici considérée, ces ressources avaient été redéployées et renforcées dans le but de pérenniser un pouvoir en déclin. Il semble toutefois que l'accroissement démographique du groupe dominant avait rendu caduques les stratégies traditionnelles des patriciens qui consistaient à s'appuyer sur des associations d'intérêt influentes et des réseaux familiaux puissants. Ces derniers, désormais démultipliés, entraient davantage en concurrence les uns avec les autres, rendant de ce fait moins efficaces les stratégies traditionnelles des patriciens vénitiens.